Aéroclub François Richet

AG ORDINAIRE
DU SAMEDI 22 MARS 2014

1. Ouverture de l'AG ordinaire

L'assemblée générale de l'aéro-club François Richet est ouverte à 9 h 50.
Le Président Maurice Desmoulière accueille et remercie les participants.
La lecture des feuilles d'émargement fait apparaître les chiffres suivants :

o nombre de présents :	o 45
o nombre de pouvoirs :	o 37
o nombre de présents et représentés :	o 82

Conformément aux statuts, le quorum à atteindre est 38 présents et représentés (30% des 126 membres inscrits au 22 mars). Le quorum étant atteint l'AGO peut commencer.

2. Rapport moral :

Le Président remercie l'ensemble des bénévoles qui ont œuvré en 2013 pour le bien de l'association.

2.1 -État des lieux – bilan 2013

Niveaux en 2013 et évolution par rapport à l'année précédente :

	2012	2013
Du nombre d'adhérents	157	148
Du nombre d'heures de vol annuel	1660	1532
Du nombre d'HdV moyen par membre	10h35	10h20

2.2 -Bilan synthétique de l'année 2013 :

2.2.1 Aspects négatifs:

- Baisse régulière du nombre d'adhérents : 157 en 2013, 148 en 2013 (126 au 22 mars 2014).
- Vieillissement des avions : notamment les DR46 et DR48. Les effets du temps ont été accentués par le « manque de soins » porté à nos avions par quelques pilotes ; chocs en bougeant les appareils au sol, ou lors de la montée ou la descente des passagers. Le cas le plus grave a été la cassure d'une nervure de l'extrados du DR46 F-GLVZ. Cet incident a provoqué l'immobilisation de l'avion pendant l'été et a entraîné un coût de réparation important pour le club.

- Instabilité du CODIR : après plusieurs démissions en 2012, le trésorier a donné la sienne en début octobre. La nouvelle trésorière a pris ses fonctions le 20 décembre.
- Des finances en négatif : la baisse régulière du nombre d'adhérents et des heures de vol, les coûts de maintenance imprévus et l'augmentation des charges de fonctionnement ont conduit à une perte d'exploitation.

2.2.2 Aspects positifs :

- La formation : parmi les 15 élèves en cours de formation, 5 ont obtenu le PPL.
- L'animation aéronautique : les voyages, cafés-croissants et visites ont permis de maintenir une motivation parmi les pilotes brevetés.
- L'activité des commissions (sécurité des locaux de Brétigny, flotte, heure de vols, informatique) a débouché sur des réflexions, des propositions et des actions constructives qui auront leurs effets en 2014.
- L'avancement de la démarche ATO : la motivation du groupe de travail ATO va permettre à l'ACFR de tenir les délais et de postuler pour l'agrément ATO dès la fin de l'été.
- L'analyse des coûts de fonctionnement et de maintenance a permis au CODIR de préciser les conditions d'un retour progressif à l'équilibre financier tout en préservant le coût des heures de vols. Ces conditions seront la vente en 2014 d'un des deux DR315 et du TB20, et l'achat d'un avion économique (LSA) biplace à moteur ROTAX dont le coût horaire devrait se situer autour de 100 €.

Avant de passer la parole au chef-pilote pour détailler l'activité aéronautique, le président tient à remercier les bénévoles qui ont contribué au bon fonctionnement du club :

- Claude Gentili pour sa disponibilité et sa réactivité dans la maintenance et les évolutions de nos applications informatiques.
- Marie-Pierre Lefèbvre pour ses actions efficaces (et bénéfiques pour les finances du club) auprès des assureurs
- Martial Courboulay pour le don d'ordinateurs
- Laurent Chartier pour les dons de matériels informatiques et médias
- Patrice Lignard pour le débroussaillage annuel spontané des abords du hangar d'Etampes.
- François Perrichon pour ses travaux de mécanique-tôlerie (peinture des barres de tractage)
- Claude Lerenard et Jean-Marie Rabier pour le don des gilets jaunes

Luc Eugène, chef-pilote détaille l'activité aéronautique :

Les 148 membres ont effectué 1532 heures de vol, soit une moyenne de 10h20 par pilote.
14 pilotes n'ont pas volé ; si on retire ces 14 pilotes de l'activité, la moyenne par pilote est de 12 heures, ce qui correspond à la moyenne nationale.
Par rapport à l'année précédente, nous avons perdu 128 heures de vol.

5 brevets PPL ont été obtenus en 2013.

Jacky Denonfoux apporte des compléments d'informations sur la flotte :
La répartition du nombre d'heures de vol est la suivante :

- DR315 : F-BRCL 192,30
- DR315 : F-BRZQ 139,20
- DR460 : F-GLVZ 156,75
- DR480 : F-GIKX 247,35
- DR480 : F-GORT 251,44

- DR480 : F-GTPV 284,50
- DH251: F-PMLD 140,10
- TB20 : F-GVFR 121,10
-

o A noter que 16 pilotes ont volé sur le TB20 et 7 pilotes seulement l'utilisent de manière régulière.

o Peu de pilotes utilisent le train classique LD

La maintenance des 2 DR315 coûte cher au club ; la GV des DR315 va être ramenée à 3 ans alors qu'elle était à 4 ans ; ce qui va encore accroître les coûts.

Concernant l'avion en CNRA F-PMLD, un nouveau programme de maintenance va être élaboré comme le permet la règlementation afin de diminuer les coûts (exemple : simultanéité des grandes visites et des visites calendaires).

Le responsable de l'entretien mécanique rappelle que la disponibilité de la flotte a été bonne en 2013 malgré l'arrêt intempestif du VZ.

L'hélice du TB20 doit être révisée l'été prochain ; l'opération sera anticipée afin de privilégier la disponibilité de F-GVFR pour l'été avant qu'il soit vendu.

Il rappelle aussi les règles de réservation des avions ainsi que la nécessité de vérifier préalablement sur l'ordinateur de saisie des vols que l'avion est bien apte à entreprendre le vol

Approbation du rapport moral :

Le rapport moral est approuvé à l'unanimité moins une voix :

Jean-Michel Zamparutti votre contre pour 2 raisons :

- L'absence d'utilisation de l'excédent de la subvention DGA en 2013
- La décision de vendre le TB20

3. Rapport financier :

Marie Bove explique pourquoi elle est dans l'incapacité de présenter un bilan détaillé :

- Démission du trésorier précédent le 12 octobre
- Prise de fonction en tant que trésorière le 20 décembre
- Situation de la comptabilité notamment au niveau des immobilisations et amortissements ne permettant pas l'élaboration d'un bilan dans le délai imparti.

Les vérificateurs aux comptes ; Joel Dugast et Martial Courboulay confirment qu'il leur a été impossibilitede valider les comptes.

Seul le compte d'exploitation est présenté à l'AG :

Compte d'exploitation :

	année 2013	budget année 2014	
essence	100 627 €	93 960 €	
assurance	22 343 €	14 490 €	(1)
mécanique	106 827 €	78 886 €	(2)
frais généraux	24 329 €	26 000 €	
dépenses hors provision	42 134 €	36 841 €	
TOTAL	296 260 €	250 177 €	

(1) hors assurance d'un DR 315 et du TB 20 avant leur vente !!!

(2) hors mécanique d'un DR 315 et du TB 20 avant leur vente !!!

Marie-Pierre Lefèbvre apporte des précisions sur la baisse du coût des assurances :

- L'absence de sinistre en 2013 fait bénéficier le club d'une participation de 2000 € pour 2014
- L'arrêt « hivernal » de CL et KX et l'absence de taxes forfaitaires d'atterrissages pendant la période génère une économie
- Les différentes actions menées par le club après l'arrêt de l'atelier de mécanique, ainsi que la mise aux normes des extincteurs ont permis de réduire l'assurance du hangar de 11 200 € à 3000 €

Valeur patrimoniale financière :

	au 31/12/2012	intérêts	au 31/12/2013
livret A	79 591,88 €	1 260,19 €	80 852,07 €
compte livret association	106 846,68 €	2 145,11 €	136 991,79 €
portefeuille	62 357,43 €		38 441,76 €
DAT Evolutions	50 000,00 €		50 000,00 €
Total des placements financiers	298 795,99 €		306 285,62 €
compte courant	104 626,97 €		38 526,05 €

4. ATO :

Jean Quémener présente un point d'étape du processus ATO ; Les manuels SGS et opérations sont rédigés. Le manuel de formation reste à faire ; la FFA et l'ANPI proposent un modèle de manuel de formation validé. La spécificité de l'ACFR est l'informatisation du programme de formation
(PICASSO).
Romain Ramet, responsable SGS de l'ACFR, précise que des adaptations seront à effectuer dans la base informatique pour harmoniser le programme de formation ACFR.
L'objectif de fournir les 3 manuels (SGS, MANEX et FORMATION) à l'autorité avant l'automne est réalisable ; l'ACFR tiendra l'objectif.

5. Commission flotte :

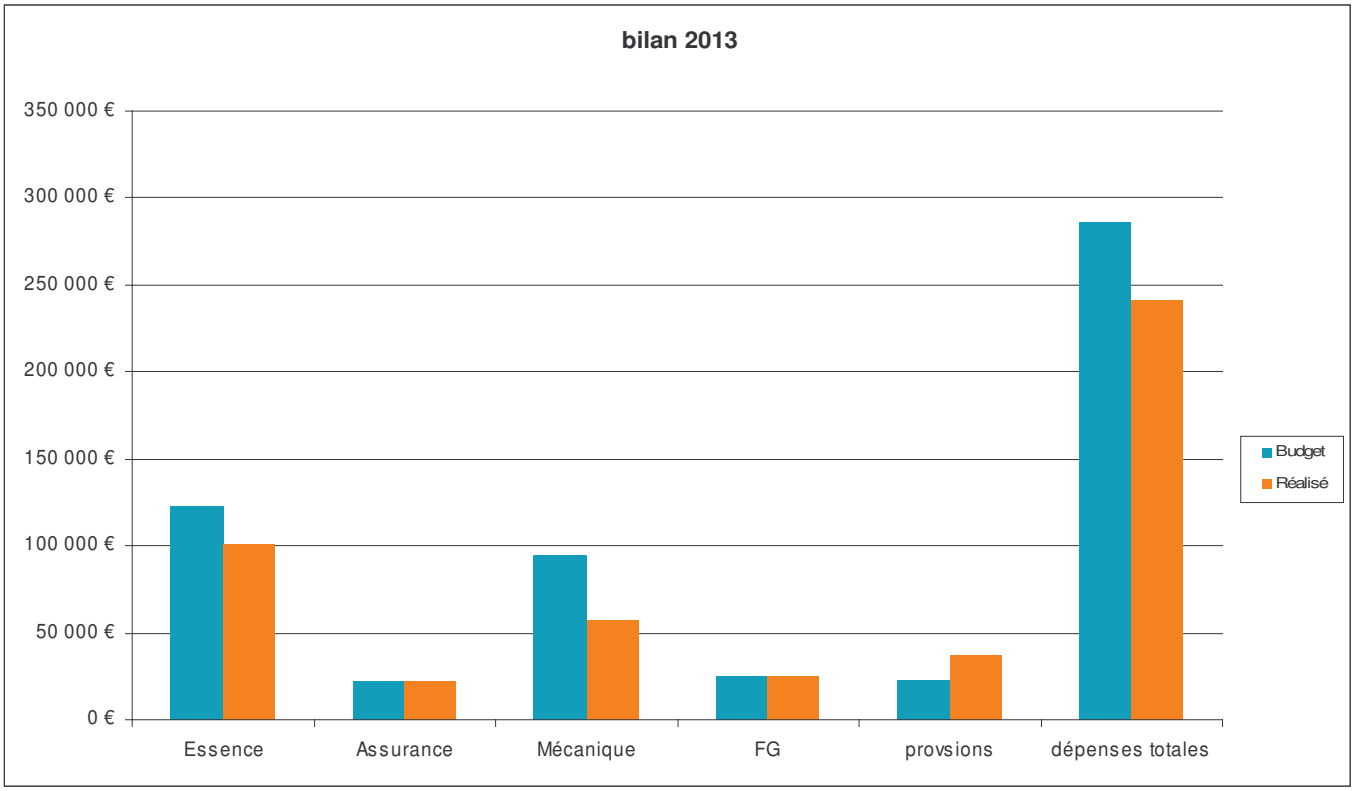
Alain Théallier fait une synthèse orale des travaux de la commission « flotte » : 7 personnes font partie de la commission. Celle-ci a analysé la flotte actuelle sur le plan technique , le plan financier (entretien) et l'école. Elle a pris en compte l'annonce de la future application de la réglementation relative aux VHF (8.33 Khz).

- Le sondage effectué auprès des membres l'année dernière a montré que l'avion qui été désigné en cas de vente d'un avion était le TB20 ; la décision prise par le CODIR est donc cohérente avec l'avis majoritaire des membres.
- La commission « heures de vol » a mis en évidence le coût important représenté par le maintien en vol des 2 DR315 (présentation suivante) ; chaque avion ne vole pas suffisamment pour être rentable et les coûts de maintenance vont encore augmenter comme cela a été dit auparavant. Il est nécessaire néanmoins de disposer de deux appareils école afin de garder une continuité dans la formation des élèves. La commission « flotte » s'est intéressée aux nouveaux avions LSA : avions biplaces de 600 kg avec une masse disponible de 260 kg. Ces appareils de nouvelle génération sont équipés de moteurs ROTAX fonctionnant au SP95, donc économiques. Il existe aujourd'hui des citernes mobiles agrées qui permettent aux clubs (exemple AC Brocard à Etampes) d'aller acheter l'essence à la station- service la plus proche et ensuite d'avitailler les avions de manière autonome. Un autre avantage procuré par les moteurs ROTAX est une moindre nuisance sonore. Le choix de l'appareil n'est pas définitif car il en existe plusieurs ; c'est pourquoi la commission « flotte » se rendra au salon de Friedrichshafen (Allemagne) du 9 au 12 avril afin d' »affiner » le choix de l'avion LSA que l'ACFR va acquérir.
  En l'absence et en attente des éléments financiers, un plan d'action est proposé :
  - 2014 vente de 2 avions (1 315 et le TB20)
  - 2015 à 2016 rénovation progressive des DR400
  - 2017 et au delà arrivée de l'avion en construction avec nouvelle technologie

6. Commission « heures de vol »

Christian Navette présente l'étude réalisée :

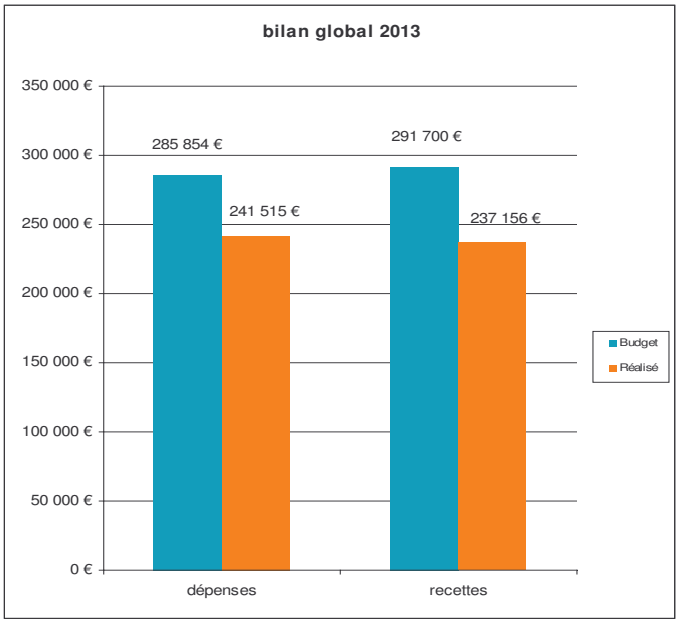
6-1 – répartition des coûts des heures de vol sur les différents postes:

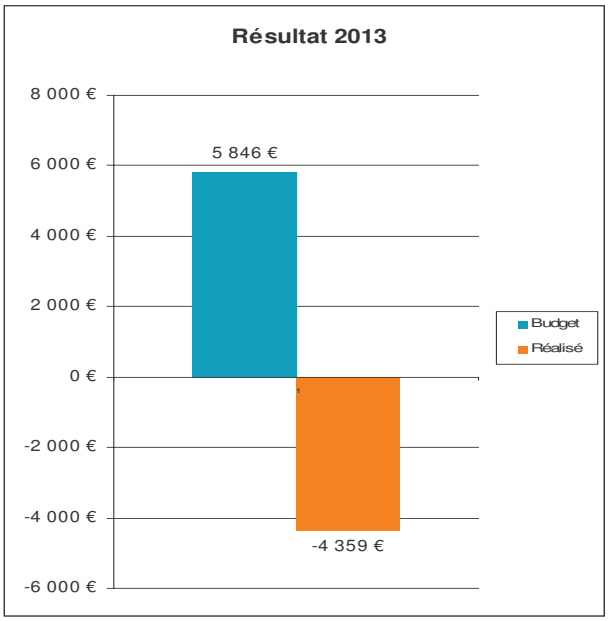


La comptabilité analytique du club permet d'identifier pour chaque avion les dépenses en :
- essence
- assurance
- entretien mécanique
- les frais généraux (taxes d 'atterrissages ADP et location terrain , facture d 'eau, d 'électricité , téléphone et Internet, les assurances hors avions, les cotisations GUAE, CRA, FCD, les indemnités kilométriques et les fourniture de bureau).
- les provisions (changements de moteurs, réfection de l'entoilage et les visites programmées).

L 'écart entre le budget et la réalité vient principalement du nombre d 'heures de vol inférieur aux prévisions sauf pour les provisions dont les dépenses de mécaniques (GV calendaires) ont été basculées vers les provisions.

6-2 – Bilan des heures de vol:



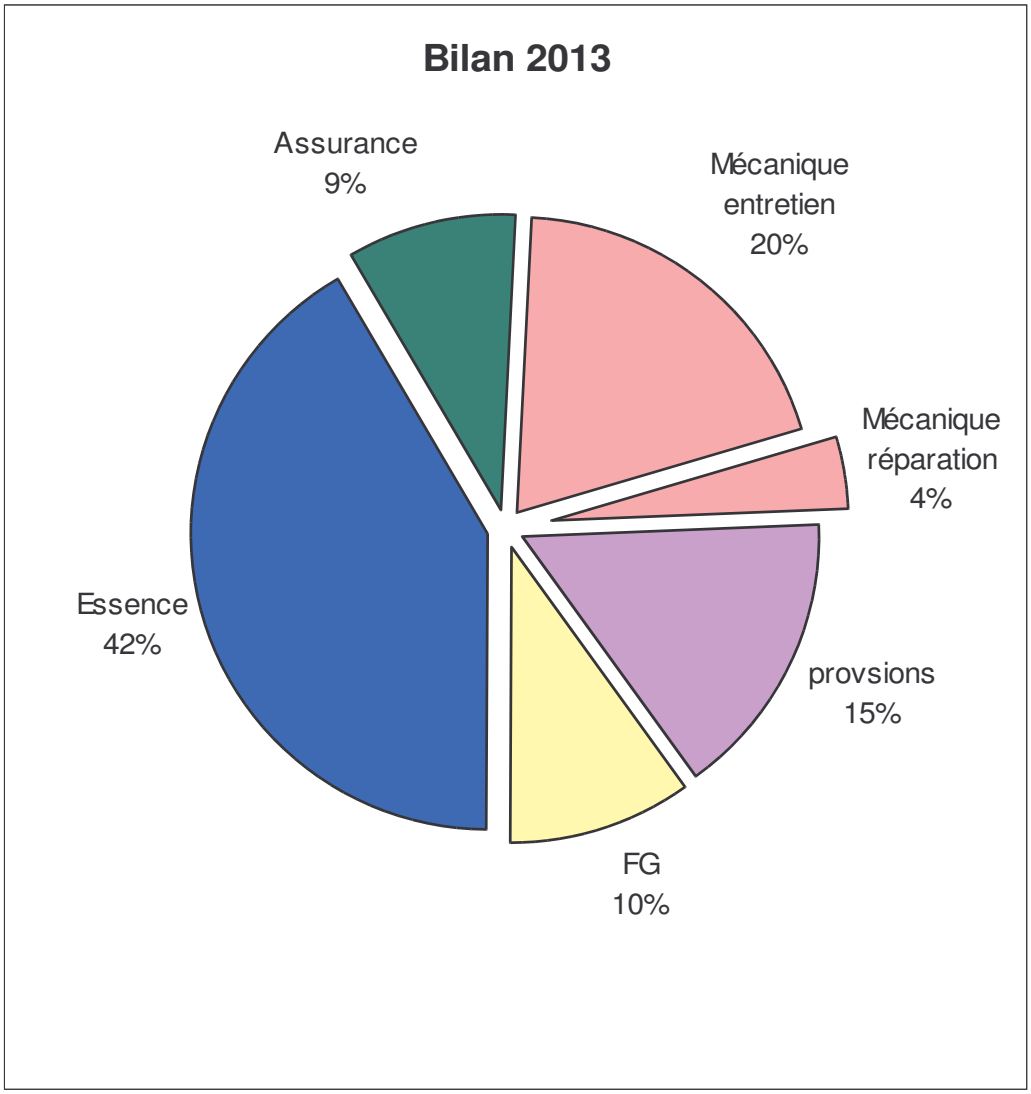


Dans ce tableau les recettes correspondent aux heures de vol facturées aux pilotes.

Les recettes, hors heures de vol, incluses dans les frais généraux comprennent :
- la commission TOTAL
- les subventions diverses
- les cotisations annuelles et droits d ’entrée versés par les membres
- les produits financiers.

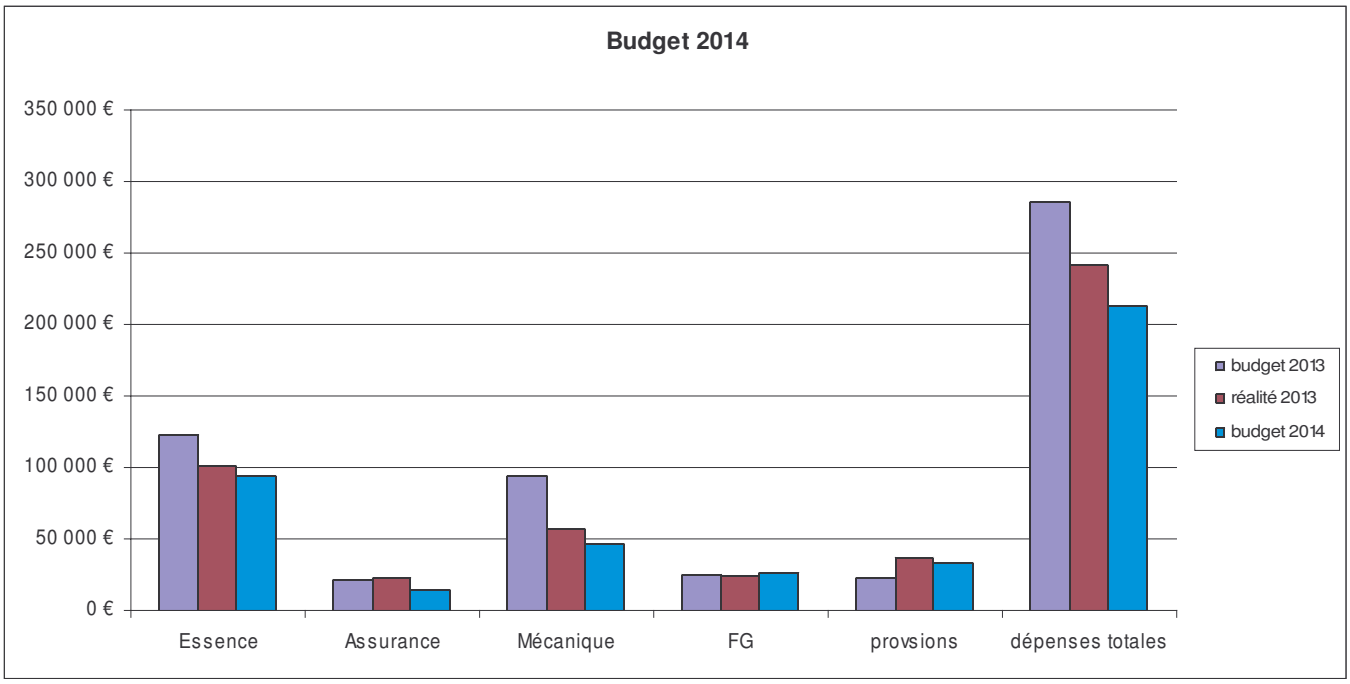
Le résultat de l ’année 2013 est en déficit, il s ’explique par :
- Un nombre d ’heure de vol inférieur de 325 H par rapport aux prévisions
- Une baisse du nombre d ’adhérents
les frais de structures sont restés sensiblement identiques.

6-3 – Répartition des charges pour l’ensemble de la flotte :

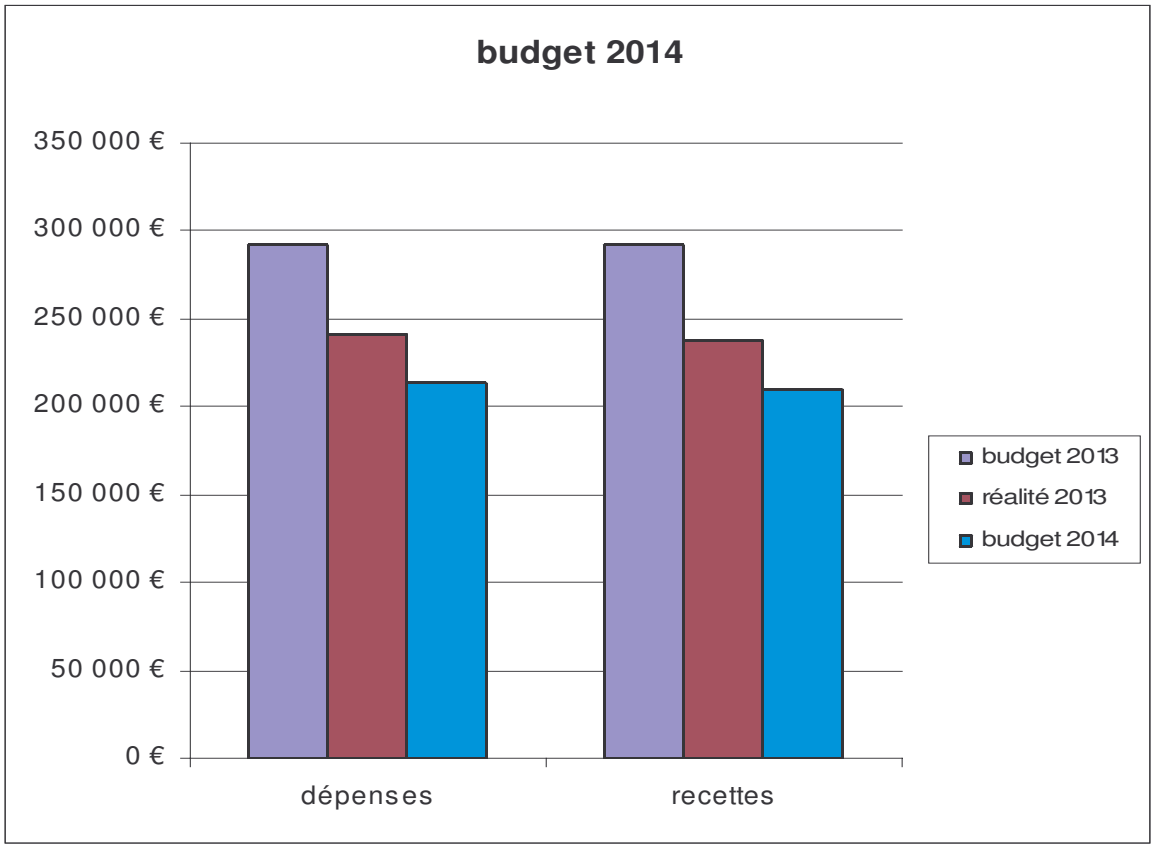


A titre d ’information nous présentons cette répartition des charges qui donne une image claire des différents postes.
Le poste réparation prend en charge toutes les petites anomalies constatées sur le avions ; il représente près de 10 000 € !

6-4 – Présentation du budget pour 2014 :



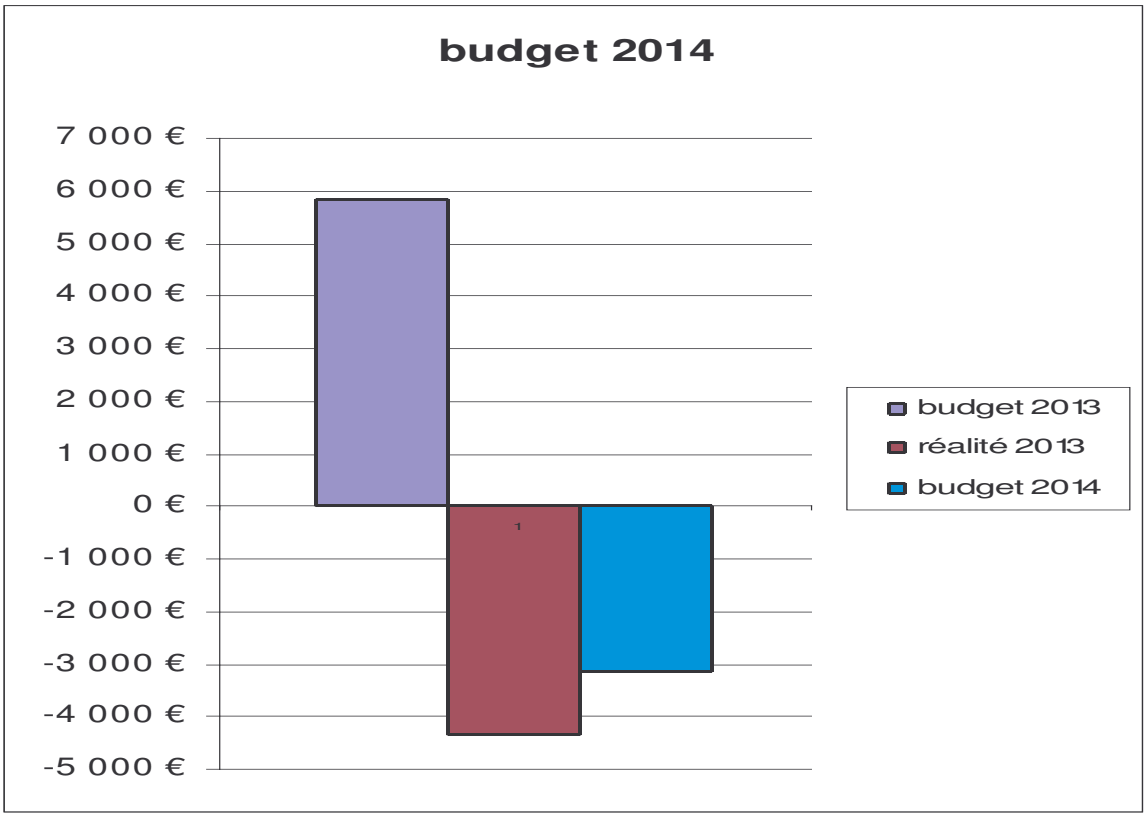
Compte tenu du déficit de l 'année 2013, la commission a établi un budget 2014 avec un impératif le maintien du prix des heures de vol au plus près de l 'année 2013, ce qui impose :
- la diminution du parc des avions (vente d 'un DR 315 et du TB 20)
Le budget 2014 prend en compte :
- une augmentation de 2% du prix de l 'AVGAS
- une baisse des assurances avions suite à la négociation avec l 'assureur (baisse de l 'assurance casse du PV, immobilisation du KX et du CL)
- pour la mécanique : reconduction du montant de l 'année dernière sur les avions encore dans la parc en fonction du nombre d 'heures, et pour le DH251 reprise du manuel d 'entretien pour diminuer son coût
- pour les frais généraux : prise en compte de l 'impact de l 'immobilisation du CL et du KX sur les taxes d 'atterrissage et de la renégociation du coût de l 'assurance du hangar d 'Etampes
- pour les provisions : prise en compte le passage de 4 à 3 ans pour les GV du DR315.



Présentation du budget 2014 par rapport à celui de 2013.

Comme annoncé précédemment nous avons maintenu les prix des heures de vol pour 2014 au plus près de 2013 et le CODIR a accepté de présenter un budget en déficit pour cette année.

Ce budget 2014 a été établi avec les dépenses présentées précédemment et avec les recettes basées sur les éléments suivants :
- 120 adhérents
- 1400 heures de vol
et avec les tarifs d 'heure de vol présentés sur la planche suivante.



Le budget prévisionnel fait apparaître un déficit « accepté » de 3000 €

6-5 – Tarifs avions 2014 applicables au 1er avril :

Tarifs 2013

type avion	Prix
DR 315	125 €
DR 460	150 €
DR 480	156 €
TB 20	255 €
DH 251	140 €

Tarifs 2014

type avion	Prix
DR 315	125 €
DR 460	150 €
DR 480	160 €
DH 251	145 €

:

Malgré les efforts pour diminuer les charges et la volonté de rester compétitif sur le prix des heures de vol, le CODIR a accepté de modifier certains tarifs d 'heure de vol.

Le DR315 reste à 125 € : priorité à la formation
le DR 460 reste au même tarif car les élèves peuvent utiliser cet avion pour les navigations compte tenu de la diminution de la flotte de DR 315
les DR 480 passent de 156 € à 160 € (environ + 2%)
le DH 251 passe de 140 € à 145 € (son augmentation est due au fait qu'il ne vole pas assez)
Le TB 20 passe à 270 € en attendant sa vente.

La répartition des coûts de la double commande sur l 'ensemble des heures de vol reste identique aux années précédentes.

Les tarifs retenus par le CODIR sont toujours susceptibles d 'évoluer en fonction des prix du carburant.

Le tarif indiqué pour chaque avion inclut la participation à la double commande
Les tarifs 2014 seront applicables à partir du **1er avril 2014**.

7. Construction amateur :

Daniel Chartier, maître d'œuvre de la construction de l'OCEANAIR, commence son compte-rendu par la projection d'une vidéo de 6mn. Le film présente l'équipe et son environnement dans les nouveaux locaux de l'IRBA de Brétigny, l'état d'avancement de l'avion et les différentes visites effectuées par des personnes extérieures. Parmi celles-ci on peut citer la visite de la section « avions de combats » de la DGA animée par notre pilote passionné du DH251 Renaud Charlet, la journée « barbecue » qui s'est terminée à Etampes avec le concert pop/rock années 60 du groupe « Les Vinyles », et la galette des rois à laquelle ont assisté des personnalités locales (militaires et civiles) ainsi que l'astronaute Jean-Pierre Haigneré.

Le calendrier de la construction est ensuite présenté :

Avancement de la réalisation à fin 2013

- le fuselage est entièrement restauré seule la dérive est à reprendre
- les deux demi-casquettes sont réalisées en carbone
- la définition de l'avionique est terminée et les planches de bord sont en cours

- le longeron est terminé
- les caissons de train sont terminés et prêts à recevoir les trains d'atterrissage
- les nervures sont réalisées à 95%
- les faux longerons des volets sont en cours

- La phase soudure du bâti moteur est terminée

- les moules pour les réservoirs d'ailes de 73 litres en fibre de verre sont réalisés.

Prévision pour 2014

- terminer la dérive
- mise en place des premiers équipements d'avionique (Sky View SD 1000, ADARHS, servo PA) dans le fuselage, sur les planches de bord et console centrale
- réalisation des manches et palonniers

- Mise en place des nervures sur le longeron
- fin de réalisation des volets avec la tringlerie et mise en place
- mise en place des ailerons

- recherche du moteur 200 CV, l'hélice à pas variable est déjà acquise

- réalisation des réservoirs d'ailes

Prévision pour 2015

- finition de l'aile, bords d'attaque, phares, fixation des réservoirs

- mise en place et test sous tension de l'avionique

- élaboration des circuits carburants

- élaboration et mise en place des commandes de vol

- acquisition de l'ossature verrière, des plexiglas et du moteur

Prévision pour 2016

- mise en place du moteur et de l' hélice

- élaboration des capots moteurs et des carénages en carbone

- entoilage de l'aile et du fuselage

- réalisation de la sellerie

- définition et acquisition des équipements radio VHF

Prévision pour 2017

- mise en peinture

- assemblage complet de l'avion

- intégration de tous les équipements de bord

- essais chaîne PA

- essais moteurs

- Premier Vol

8. Voyages :

Daniel Chartier rappelle le voyage 2013 dans l'ouest (Angers, Fontenay-le-Conte, Brest) et présente les grandes lignes du voyage prévu du 2 au 8 juin cette année :

- Cazaux, Biscarosse, Ribeyrotte, Mont-de-Marsan, Pau et Tarbes.
  - Le voyage 2014 est ouvert à l'ensemble des membres de l'ACFR, mais le nombre d'avions étant limité (TB20 exclu en raison de l'atterrissage à Ribeyrotte), les places seront également limitées aux premiers inscrits.

9. Evolutions informatiques :

Jean-Pierre Siacot présente les évolutions effectuées d'une part dans l'application de saisie des vols et d'autre part sur le site internet « membres », après avoir rappelé que la convergence ATO nous imposait d'avoir les moyens de superviser les dates de validité de qualification et médicales.

- Dans l'application de saisie des vols (ACTIAVION) : l'écran d'accueil de saisie « pilotes » fait apparaître désormais sous le nom en haut à gauche :
  - La date de fin de validité de qualification
  - La date de fin de validité médicale
  - La date du dernier contrôle effectué avec un instructeur

A partir de J-30, la date de fin de validité est colorée en « orange » ; à partir de J, la date est en « rouge ». Chaque pilote a donc les moyens de vérifier ses différentes dates de validité lors de la saisie du vol.

- Dans l'application de saisie des vols, l'administrateur (le chef-pilote ou son suppléant) peut visualiser l'ensemble des dates des pilotes. Quand une date est en « orange », un mail est envoyé au pilote concerné pour lui demander d'envoyer via le formulaire du site internet la nouvelle date dès qu'elle est connue. Lorsqu'une date est en « rouge » et qu'aucune nouvelle date n'est parvenue au club, un nouveau mail est envoyé pour prévenir le pilote que ses réservations sont bloquées jusqu'à réception de la nouvelle date.

- Sur le site internet « membres » :

  - Un formulaire d'envoi d'une nouvelle date de validité est accessible depuis l'espace sécurité des vols : une case à cocher permet de sélectionner « date de qualification » ou « validité médicale ». Un champ texte permet de préciser les éventuelles restrictions médicales. Une case à cocher « j'accepte » valide l'exactitude des informations fournies.
  - Un formulaire d'envoi d'incident permet aux pilotes de signaler (de manière anonyme s'ils le souhaitent) les incidents au correspondant sécurité des vols. Ce formulaire en ligne s'ajoute aux formulaires papier mis à disposition sur le bureau « sécurité des vols »pour les pilotes qui le souhaitent.
  - Un formulaire « demande de compte pilote » permet aux membres qui n'ont pas la possibilité de venir au club pendant un certain temps d'obtenir par mail dans les 48 heures une copie d'écran de leur compte pilote affiché à Etampes. Une procédure de mise à jour des

comptes pilotes hebdomadaire est mise en place en 2014. Une facture détaillée sera toujours envoyée à chaque membre par courrier chaque trimestre.

10. Questions posées à l'AG :

- Fabrice Portemont a posé une question sur l'accès aux comptes pilotes depuis le domicile : la réponse a été fournie au chapitre précédent
- Jean Granero a posé des questions sur la construction de l'avion OCEANAIR : budgets inititial et consommé, calendrier.
  - Le budget voté par le CODIR du 9 novembre 2010 a été de 50 000€ et la durée de construction fixée à 5 ans. 11547,90 € ont été consommés à ce jour et 9150 € sont prévus en 2014. Jean-Michel Zamparutti conteste le fait que le budget de 50000 € ne prenait pas en compte le moteur. Daniel Chartier répond que le moteur était exclu des 50000€ car son coût représente 30000 à 35000 €. D'autre part, le budget final sera difficile à tenir car l'obligation d'équiper l'appareil de VHF 8.33 va entraîner un coût supplémentaire.
  - Jean Granero souligne qu'un retard d'au moins 1 an est déjà à prendre en compte ; la date prévisionnelle mentionnée étant 2017.

- Martial Courboulay pose la question de la permanence sol et demande si chaque membre ne pourrait pas (conformément au RI) effectuer une permanence annuelle, ce qui aurait l'avantage d'impliquer les membres dans l'organisation d'un club :
  - Jacky Denonfoux répond que les tâches du responsable sol ne sont pas si simples, notamment en matière de livraison de 100 LL pour les visiteurs qui n'ont pas la carte TOTAL, et que la formation initiale des 126 membres de l'ACFR parait irréaliste.
  - A une autre question posée sur l'opportunité de gérer la pompe TOTAL les fériés et week-end, il, est répondu que TOTAL nous reverse un intéressement, partagé avec la société EAM qui gère la pompe en semaine. D'autre part, l'ACFR bénéficie d'un tarif préférentiel sur le prix de la 100 LL, même sur des terrains extérieurs, à condition d'utiliser la carte TOTAL présente dans les avions. Nous encourageons vivement les pilotes de l'ACFR à privilégier lors des voyages l'utilisation de la carte pour avitailler.

11. Questions diverses :

- <u>Journées travaux :</u>
  - Alain Théallier signale que la prochaine journée travaux sera programmée le samedi 24 mai. Au cours de cette journée, une signalétique sera posée sur la face nord du hangar au moyen de lettres en aluminium fabriquées par M. Perrichon. Le but étant de faire connaître l'ACFR et attirer de nouveaux adhérents.

- <u>Entaînement Patrouille :</u>
  - Pierre Fages apporte des précisions sur le vol en patrouille :
  - 3 instructeurs : Pierre Fages, Jean-Pierre Magny et Romain Ramet
  - Conditions demandées par notre assureur pour participer à l'entraînement patrouille : 300 HdV et 10 heures dans les 12 mois.
  - Une « mission » a déjà été effectuée ; d'autres vols sont en préparation
  - Des minima météo sont requises pour réaliser l'entraînement.

12. Renouvellement du CODIR :

4 postes sont à pourvoir au sein du CODIR :
Les candidats sont :
Daniel Chartier : membre sortant
Alain Théallier : membre sortant
Joel Dugast
Bernard Di Palma

Jean Granero
Romain Ramet
Jean-Jacques Rousseau
Pascal Van Beers
Jean-Michel Zamparutti

Soit 9 candidats : 5 noms au moins sont donc à rayer sur le bulletin de vote.

Résultat du vote : sur 82 suffrages exprimés :

Alain Théallier :	79
Joel Dugast :	60
Daniel Chartier :	59
Romain Ramet :	47
Pascal Van Beers :	29
Jean-Jacques Rousseau :	16
Bernard Di Palma :	15
Jean Granero :	12
Jean-Michel Zamparutti :	10

Proclamation des résultats :
Alain Théallier, Joel Dugast, Daniel Chartier et Romain Ramet sont élus au Comité de Direction de l'ACFR.

Fin de l'AGO à 13 h30

13. Convivialité